

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



KAWASAKI ZXR 750

NINJA!

A LOS GUERREROS NINJA LES ESTA VETADA LA PALABRA RENDICION. NUNCA CESAN LA LUCHA, SIEMPRE CONTRAATACAN. POR ESO KAWASAKI HA VUELTO AL ATAQUE CON SU RENOVADA ZXR VERSION 90. PARA DAR GUERRA...

Texto: Pere Casas
Fotos: José Codina

En Europa la llaman Stinger, el nombre de un insecto dotado de mortífero aguijón... y también el del trago largo que tanto le gustaba a "cool Humphrey" Bogart, por supuesto. Nunca es conveniente perder la calma, y tal vez por eso en Kawasaki, la más guerrera





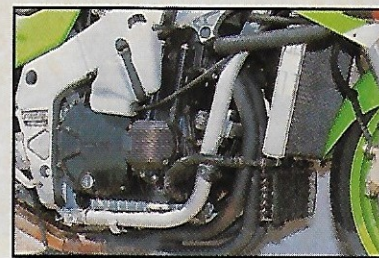
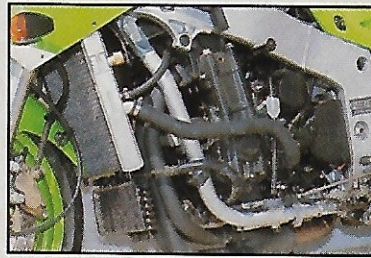
www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com

El bastidor de aluminio sigue sin cambios apreciables, pero se ha aligerado el conjunto en 4 kilos mediante el empleo de tubos de menor sección.

El motor recibe una inyección de caballos. Pasa de 107 a 113 CV. gracias a mejoras en las culatas, pistones, escape...



una moto. Tampoco es una GSX R 750 R (la erre-que-erre de Suzuki, y espero que por esta vez haya puesto las letras en su orden correcto), sólo utilizable en circuito. O la OW-01, la idem de Yamaha, también sólo para la competición y fabricada en los ejemplares mínimos para cumplir con la homologación.

Claro, frente a ejemplares tan cualificados, y tan especiales, es difícil luchar en las pistas con una moto diseñada, pensada y construida para vender más de 15.000 unidades.

Bueno, creo que sin darme cuenta estoy justificando el poco éxito de la Kawa en los circuitos... y en verdad creo que no le hace ninguna falta, porque lo importante es ver que tal va en manos de sus futuros usuarios.

En carretera... Y en circuito también. La nueva Kawa es tan rápida como para estar a la altura de sus competidoras. De nuevo, y eso es bueno porque también las demás han crecido.

DE NUEVO...

...Tiene la Kawasaki cuatro kilos de menos, y cinco caballos más. Y más cosas, como por ejemplo un nuevo basculante trapezoidal, que sustituye al rectangular de la anterior.

El motor recibe de serie muchas de las piezas que se ofrecían el año pasado sólo en forma de kit especial para carreteras.

Por ejemplo, una batería de cocina de Mikuni de 38 milímetros de diámetro. El armario de filtro ha sido agrandado también, de 5.5 litros a 6.4, y así una nueva campana extractora -también 4



en 1- permite a la cocina de cuatro pucheros respirar mejor a altas vueltas.

Pistones y aros son más finos (más ligeros, pues), y las bielas pesan una décima parte menos que antes, siendo de acero al cromo más resistentes y un 12 % más ligeras.

La culata ha sido trabajada de manera que las ollas express de combustión reciben ahora directamente la comida mediante chimeneas más directas, y los árboles de levas están más cruzados mágicos. Las setas son de mayor tamaño, de 27.5 mm. las de admisión frente a los 26.5 de antes, y 24 mm. frente a los 22.5 anteriores.

La nevera es también nueva, y se logra una mayor refrigeración gracias a un nuevo radiador con mayor capacidad.

Los frenos continúan siendo de 310 mm., perforados y frenados con pinzas de cuatro pistones de diámetro decreciente, firmados por Tokico. Las pastillas son nuevas, siendo unas Gallina Blanca más efectivas (y bueno, basta de símiles culinarios...).

El peso es ahora menor gracias a que partes del chasis se han aligerado en su sección, y el basculante, como hemos dicho, se ha puesto a régimen, y es casi dos kilos más liviano.

Los reglajes de suspensión son ahora distintos, con muelles más duros, pero en el apartado ciclo las modificaciones acaban ahí.

"ANOTHER DAY IN PARADISE"

Hay que ser un tipo especial de motorista para querer y dejarse querer por una ZXR... aunque ello no quiere decir que éste espécimen particular no abunde y que tú no seas uno de ellos. Su única condición es que te gusten

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h)

Erguido	Agachado
233	241

ACELERACION (s.) SALIDA PARADA

400 m.	1.000 m.
11,2	21,2

FRENADA (Metros)

A 50 km/h.	A 100 km/h.
7,5	25

RECUPERACION (s.) Desde 50 km/h. en 5ª. Desde 50 km/h. en 6ª.

100 metros	200 metros
5,1	8,1
5,2	8,3

CONSUMOS (Litros/100 km)

CIUDAD	5,3	
CARRETERA	100 km/h.	Deportiva
	4,8	7,8
AUTOPISTA	120 km/h.	150 km/h.
	4,3	6,9

KAWASAKI ZXR 750

Cilindrada: 748 c.c.

Potencia: 115 CV. a 11.000 rpm.

Velocidad máxima: 241 Km/h.

Precio: 1.369.000 pts.

Lo mejor: Carácter "R"

Lo peor: Comodidad

MOTOR

Tipo: Tetracilindrico 4 T, refrigerado líquido, en línea transversal. **Distribución:** Doble árbol de levas en cabeza, 4 válvulas por cilindro mando por cadena central. **Diámetro x carrera:** 68 x 51,5 mm. **Cilindrada:** 748 cc. **Relación de compresión:** 11,3 a 1. **Potencia máxima:** 115 CV a 11.000 rpm. **Velocidad máxima:** 18,8 m/s. **Par máximo:** 7,9 kgm a 9.500 rpm. **Alimentación:** Keihin CVK 38 mm. **Lubricación:** Cárter húmedo, bomba trocoidal. **Puesta a punto:** Arranque eléctrico.

TRANSMISIONES

Transmisión primaria: A engranaje. **Embrague:** Multidisco en aceite. **Transmisión secundaria:** Por cadena. **Cambio:** 6 relaciones. **Relación de cambio:** 1º-37, 2º-51, 3º-65, 4º-78,5, 5º-89, y 6º-100. **Relación final:** 2,875.

PARTE ELECTRICA

Generador: Alternador 12 V. **Batería:** 12 V, 14 Ah. **Encendido:** Electrónico. **Faro:** Doble, 55 W. **Ráfagas:** Por gatillo de luz larga.

CHASIS

Tipo: Doble viga en "U" de aluminio, perimetral, con subchasis desmontable de aleación. **Basculante:** De aluminio trapezoidal. **Angulo columna de dirección:** 24,5 grados. **Avance:** 100 mm. **Suspensión delantera:** Horquilla de 41 mm, y 120 mm. de recorrido. **Suspensión posterior:** Progresiva Unitrak con 120 mm. de recorrido. Ambas con regulador de precarga y 12 posiciones de hidráulico.

RUEDAS

Llantas: Aleación ligera y tres brazos. **Neumáticos:** Dunlop Sportmax 120/70 VR 17 y 170/60 VR 17.

FRENOS

Delante: Doble disco flotante de 310 mm. y pinza de 4 pistones Tokico de diámetro decreciente. **Detrás:** Disco simple de 217 mm. con pinza de 2 pistones.

CAPACIDADES

Depósito gasolina: 18 l. **Reserva de gasolina:** 4 l. **Cárter motor:** 3,7 l.

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total: 2.090 mm. **Ancho total:** 755 mm. **Altura asiento:** 810 mm. **Distancia entre ejes:** 1.455 mm. **Distancia mínima al suelo:** 110 mm. **Peso en vacío:** 201 kg. **Peso en orden de marcha:** 221 kg. **Relación potencia/peso:** 1,77 kg/cv.

www.motosclasicas80

motos clasicas

info@motosclasicas80



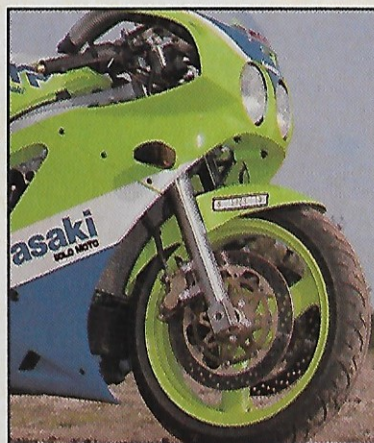
La tapa colín deja al descubierto una pequeña porción de asiento para llevar "en bandeja" a alguien capaz de sufrir...



Escape de carreras, sonido rácing asegurado para deleite de los vecinos. El basculante es ahora nuevo, de forma trapezoidal. Es, junto al color verde Kawa, por vez primera oficial en nuestro país, la gran novedad aparente de la ZXR'90.



El tablero de instrumentación es más que reducido, pero tiene lo necesario para... ¡correr!



Siempre hay algo en lo que puedes confiar. En este caso, el tren delantero de la ZXR.



Frenos delanteros de 310, flotantes, con pinza de 4 pistones. Rueda de aleación, neumáticos Dunlop Sportmax. Todo de gran efectividad.

¿No querías una deportiva? Pues toma tres tazas.

Lo mejor de la Kawa es su aplomo en apoyo. Su "estabilidad" es enorme, seguramente porque su batalla entre ejes es de las más largas de la clase: 1.455 mm., más que la Suzuki, por ejemplo, que se contenta con un carácter mucho más nervioso por causa de su eslora reducida aún más en su nueva moto de horquilla invertida; 1415 mm.

La combinación entre este long body y el agresivo ángulo de dirección cerrado a 24,5 grados, es la responsable de que, a pesar de ello, la agilidad de la ZXR sea aceptable, aunque sin llegar al nivel de su rival entre las "R" de serie, la Suzuki GSX, que se siente más alegre de dirección, y es mucho más fácil de meter en curva... pero también que se mueva y haga sheemes en aceleración y al encontrar un bache al abrir muy fuerte al salir de una paella.

Su rígido bastidor hace el resto, y el nuevo basculante trasero contribuye a aumentar aún más esta sensación de solidez.

Sí, la Kawa es quizás la más "estable" de las deportivas actuales... y tal vez por eso sus pilotos oficiales desearían en-

QUE CAMBIA EN LA ZXR 750'90

Elemento	ZXR 750,89	ZXR 750'90
Válvulas de admisión	26,5 mm.	27,5 mm.
Válvulas de escape	22,5 mm.	24,0 mm.
Bielas	---	10 % más ligeras.
Cámaras de combustión	---	Nuevo diseño
Conductos Adm. y escp.	---	Mayor diámetro.
Cigüeñal y rodamientos	---	Reforzados.
Pistones	---	Más ligeros.
Segmentos	---	Más finos.
Carburadores	Keihin CVK 36 mm.	Keihin CVK 38 mm.
Filtro de aire	5,5 litros.	6,4 litros.
Arboles de levas	---	Más cruzados.
Radiador refrigeración	Plano	Curvado sobre superficie.
Potencia máxima	107 CV/10.500 rpm.	115 CV/11.000 rpm.
Par máximo	7,8 kgm/9.500 rpm.	7,9 kgm/9.500 rpm.
Chasis	---	Aligerado y más rígido.
Basculante	Rectangular	Trapezoidal.
Suspensiones	---	Muelles más duros.
Peso en vacío	205 kilos.	201 kilos.
Decoración	---	Renovada y en verde.
Pastillas frenos	Normal	Mejorada.
Silencioso escape	---	De competición.

MAS DEPORTIVA

La Kawa de carreras ya era fuerte de suspensiones en su versión 89. Ahora se han revisado en ajuste duro, o sea que quien espere comodidad para paseo, que se olvide de ello.

La ZXR es tan rígida, estable y sólida como siempre.

Y tan noble de reacciones también.

Si en algo necesitas confiar en esta vida, bien puede ser el tren anterior de la noble ZXR, porque el duro aplomo de la rueda delantera es excelentemente aceptado por el resto del chasis, y la moto parece pegada al suelo con araldit.

Los meneos, imprecisiones y oscilaciones varias no cuentan con la nueva Kawasaki.

Antes que eso, te obliga a apretar los dientes y saltar sobre los baches, como si llevaras un Formula Uno. En los agujeros duros, la moto apenas mueve la cabeza, y la precisión de trayectoria escogida es muy, muy buena... si eres capaz de sujetar fuerte los manillares.

contrar, además de más caballos, por supuesto, algo de lo que en teoría deben ocuparse los nuevos carburadores, también más agilidad en los circuitos revirados para ganar en los cambios de trayectoria la distancia que les separa de la cabeza.

El peso se ha reducido, pero es difícil apreciar estos 4 kilos si no estás en un circuito.

ZXR

En realidad, la Kawa no ha cambiado.

Continúa ofreciendo su comportamiento aplomado y sin tacha... gracias a su geometría y a sus suspensiones sin compromisos, pero continúa recordándote que te obliga a aceptar algo más de trabajo en el momento de la inserción en trazada y al cambiar de trayectoria.

Es cuestión de gustos, porque la Kawa rodó en el tortuoso Calafat, por ejemplo, por lo menos al nivel de la más ágil GSX. (Simó Saura se "despistó" hasta algún 41 en los ratos libres entre fotos, con la moto de absoluta serie, el circuito medio en obras y los neumáticos ya fuera de uso)...

Y un servidor la escogería, claramente, para un trazado rápido como Jerez.

Aún así, la moto es muy agria para carretera. Debes sentirte en carrera con ella, y a fe que lo logran totalmente los tubos del cockpit, los manillares, las dos bombas de hidráulico... y el sonido apenas amortiguado del explosivo 4 en 1.

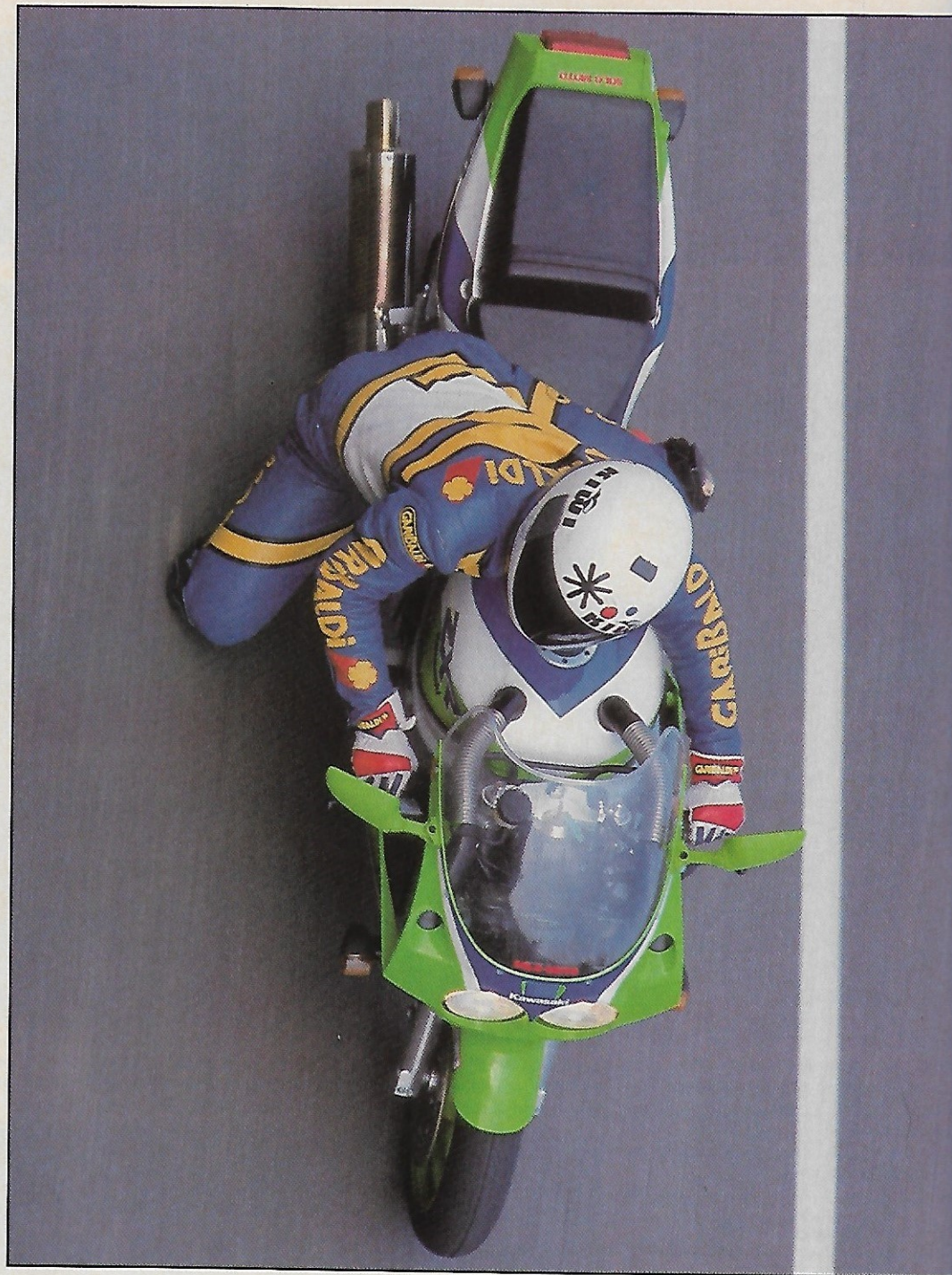
Siempre puedes tararlas más blandas, claro, pero es este caso pierde un poco de su maravilloso comportamiento de circuito en curvas amplias, de gran apoyo, y tracción a tope.

Por eso tal vez es mejor dejarla como está, más bien dura, y cerrar los dientes porque el pequeño sillín es perfecto para sentir en el trasero las reacciones de la moto.

El calzado es de buena calidad. Los Dunlop SportMax se comportaron muy bien tanto en carretera como en circuito, y su calidad en aceptar la brutal aceleración de un motor de 113 CV. a partir de medio régimen se demostró simplemente excelente, a la altura de la reconocida eficacia de los Michelin Radiales que montaba la GSX en nuestra prueba conjunta.

Mucho mejor, pues, que los Bridgestone del año pasado, Y gracias a la ancha garganta de las llantas, de 3.5 17 delante y 5.5 detrás, es obvia incluso este cambio a la hora de montar los slicks de competición. Su estabilidad es ancha, y la moto, una vez en trazada y en apoyo... no se mueve en absoluto.

La frenada es también excelente, -se supone que la mejor calidad de las pastillas no hacen sino mejorarla un poco, y aunque la maneta pida más recorrido de dedos que en sus competidoras, el tacto y modulabilidad de los



discos de 310 mm. con pinza Tokico de 4 pistones es óptima.

MOTOR

De los 107 CV. a 10.500 rpm se ha pasado a 113 a 500 rpm. más.

En principio, parecería que el motor debería encontrar su potencia más arriba en el cuentavuelts, pero por el contrario ahora, aún manteniendo su buena patada en torno a su par máximo (ahora 7.9 kgm, antes 7.8 a 9.500 rpm.) es más lleno en regímenes medios y más dulce en su respuesta.

Un Kawa de carreras siempre será un poco brutal... y el de esta ZXR entrega su potencia sin la dulzura relativa de la Suzuki, por no hablar de los caballos en "V" de la Honda.

Pero con esta nueva versión se ha

solucionado gran parte del estancamiento que se producía en el anterior sobre las 7.5-8.000 rpm. Ahora su subida es mucho más lineal, sin perjuicio de no haber perdido su explosión desde esta gama hasta cortar el encendido en las 13.000 rpm.

De todas maneras, el motor deja de darle sobre las 12-12.500. Subir más el ascensor no sirve de nada, porque el ZXR es ya suficientemente potente, rotundo y agresivo, como para demostrar que ya tiene unos medios a la altura de los mejores... y aún unos mayores altos de verdad.

Empuja tanto como 11.2 segundos en los 400 m. y 21.1 en el kilómetro. Y llega con facilidad a superar los 240 por hora.

No está nada mal, y está en cabeza del pelotón de las 750 R en circuitos rápidos.

A estas velocidades hiperespaciales, las luces azules de los coches radares apenas se distinguen, o sea que hay que ir con cuidado.

A rebufo de la amplia cúpula, tumbado sobre el depósito, te sientes como los "Joe Biela" del cómic de Solo Moto; en "pique continuo".

CONCLUSIONES

Sin cambios importantes a nivel de geometría de bastidor, la ZXR es la que era, una sólida moto de carreras para andar por la calle.

Su tacto es el más "repli-racer" de las motos actuales, y su decoración tal vez también, ahora ya en verde Kawa. Su sonido es el más agresivo, y su cockpit... es de triple erre.

Es la menos "F" y civilizada de las "R", porque la GSX, por ejemplo, es más amable de posición, y de motor que la "Ninja ZXR".

Su motor es aún mejor en medios, pero no ha perdido un ápice del condimento excitante de una deportiva arriba de todo. Por el contrario, respira con más comodidad a altas vueltas.

Como decíamos en la prueba de la moto en 1989, la ZXR es una moto dura, muy dura...

De ganar. ◆

A FAVOR

Motor mejorado
Neumáticos
Precio más bajo
Estabilidad general
Suspensiones
Carácter "RRRR"

EN CONTRA

Comodidad muy deportiva
Peso aún algo elevado
Agilidad

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



GUIA DEL COMPRADOR

PRECIO	1.369.000 Ptas. matriculada.
GARANTIA	2 años
FABRICANTE	Kawasaki Motor Co., Japón.
IMPORTADOR	Derbi Nacional Motor SA., TIF. 93-5930900